

八代港における大型旅客船入出港に伴う
航行安全対策運用基準
(－12m岸壁及び－14m岸壁)

(8万GT, 11万GT、13万GT級客船)

平成27年6月策定
平成27年12月改定
平成29年4月一部改定

熊本県河川港湾局港湾課

目 次

8万GT、11万GT、13万GT級客船の運用基準・・・・・・・・P 1

- 1. 1 入出港時の航行安全対策
- 1. 2 係留時の安全対策
- 1. 3 風速条件の管理について

「八代港における大型旅客船入出港に伴う航行安全対策運用基準」 の取扱いについて

八代港における大型旅客船入出港に伴う航行安全対策は、以下とおりの取扱いとする。

1 航行安全対策の運用について

8万トン、11万トン、13万トン級の航行安全対策については、それぞれの運用基準を適用する。

なお、それ以外の船型については、船舶の性能等を確認したうえで、支障が無いと判断される場合は、直近上位の航行安全対策を準用する。

8万GT、11万GT、13万GT級 客船の運用基準

(岸壁－1.2mおよび岸壁－1.4m対象)

8万GT、11万GT、13万GT級客船の運用基準

航行安全対策

1.1 入出港時の航行安全対策

1.1.1 入出港の運用基準

八代港における8万GT級客船、11万GT級客船、13万GT級客船の運用基準は以下のとおりとすること。

- (1) 入港時間帯：入出港の離着岸時刻は制限しない。
- (2) 余 裕 水 深：喫水の10%以上（水路航行時は喫水の15%以上）
この場合、水深は海図記載のものとし、潮汐は加味しない。
- (3) 風 速 条 件：平均風速9m/s以下
- (4) 潮 流 条 件：制限なし
- (5) 視 程：2,000m以上（ECDIS^{注1)} 装備船で正常に作動していること、また船長が初めて夜間入港する場合は視程3,000m以上確保すること。）
- (6) 着 岸 舷：両舷可能
- (7) タグボート：制限なし
- (8) 警 戒 船：大築島～バース間、1隻配備する。
- (9) 接 岸 速 度：

8万GT級客船	…	13cm/s以下
11万GT級客船	…	12cm/s以下
13万GT級客船	…	11cm/s以下

1.1.2 接岸速度等の着岸時の注意

岸壁への接岸に際しては、できる限り接岸速度を抑えるとともに、岸壁と平行に近い角度で接岸することで、多くの防舷材に接触させることが望ましい。

1.1.3 入港情報の周知

本船の入港に際しては、入港情報を海事関係者に対し十分事前に周知すること。

^{注1)} ECDISとは、電子海図表示システム（Electronic Chart Display and Information System）の略称。

電子海図表示システム（ECDIS）は、ENC（電子海図）と自船の位置を同じCRT画面に表示するばかりでなく、他の情報（レーダ、予定航路等）を重ねて表示する機能を持っている。また、危険な浅瀬等に近づくと警報を発する機能も持っている。

1.1.4 運航調整、自主基準の策定および管理体制の整備等

港湾管理者は、大型客船の安全航行を確保するため、次の項目を実施する。

(1) 運航調整等

港湾管理者は、水路での行き会い等を回避するため、次の項目について八代港利用者に協力を依頼し調整すること。

- ① 大型船舶の安全航行への協力依頼
- ② パース会議の定期的な開催による大型船の相互調整
- ③ 八代港入出港船と国際 VHF の 16ch で常時連絡がとれる体制

(2) 自主基準の策定

港湾管理者は、上記(1)のほか八代港の特性と緊急時に対応するための支援事項（警戒船にタグを充てる等）及び中止基準等を盛り込んだ自主基準を策定すること。

(3) 管理体制の整備

港湾管理者は、上記(1)および(2)を確実に実施するため、八代港利用者及び関係官公庁と協議して管理体制を整備すること。

1.1.5 水深に関する注意

入港に際して船舶は、港湾管理者、水路通報、および航行警報等の水深情報に注意して、余裕水深を 10%以上確保できる喫水で入出港すること。

1.1.6 夜間入港における対策

入港は昼間に加え夜間も行われることから、次の対策を講じること。

(1) ガントリークレーンが設置されていない場合の対策

- ① バルーンライト 5 基（表-1 参照）で本船係留位置を照明すること。
- ② 本船係留位置（ブリッジポジション）をパトランプ等で明示すること。

(2) ガントリークレーンが設置されている場合の対策

- ① コンテナヤードの照明を点灯するか、またはバルーンライト 5 基（表-1 参照）で本船係留位置を照明すること。
- ② ガントリークレーンの位置を明示すること（照明、灯火等）。
- ③ 本船係留位置（ブリッジポジション）をパトランプ等で明示すること。

表-1 バルーンライトの仕様および設置位置等 (例)

全体 寸法	格納時	全長(mm)	1,040
		全幅(mm)	800
		全高(mm)	1,740
	操作時	全長(mm)	1,550
		全幅(mm)	1,600
		全高(mm)	4,460
バルーン直径(mm)			1,200
使用ランプ			メタルハライド
全光束(lm)			110,000
〔設置例〕			

(3)大築島と小築島付近の障害物等の明示対策

大築島と小築島付近は島の岸線が視認しづらいため、変針時等において障害物との位置関係を目視確認できるよう夜間入港時には表-2に示す対策を講ずること。

なお、表-2に示す明示対策は港湾管理者提案の簡易灯浮標設置を基本とし、具体的な簡易灯浮標の設置にあたっては、設置海域の海底地形、設置・回収方法を勘案し、上記提案と同等の効果を有する代替施設の設置も含め関係機関等と十分に協議した上で決定すること。

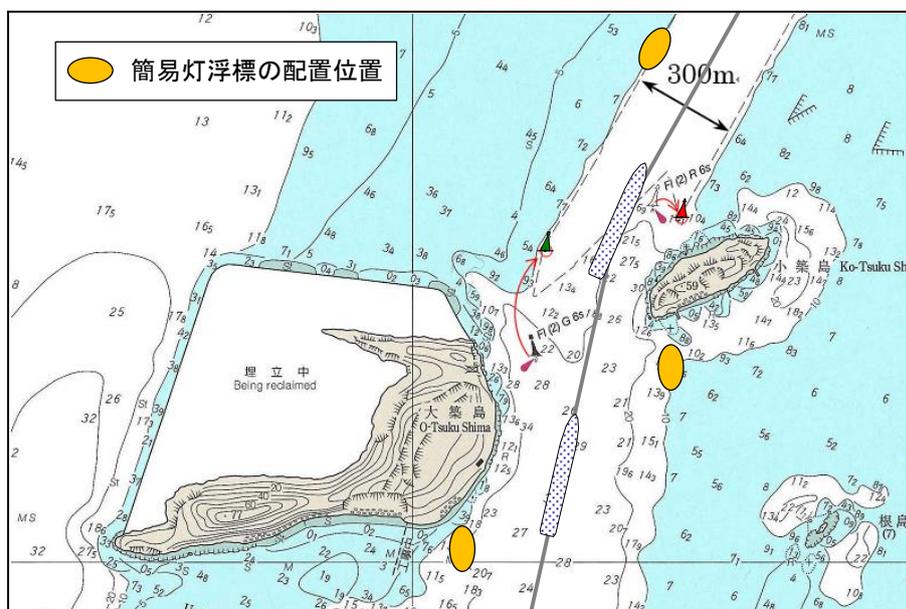
また、設置については、本船および海域利用者に周知すること。

表-2 大築島と小築島付近の障害物等の明示対策

- (1) 大築島と小築島間の航行水域が把握できるよう、大築島側に1基および小築島側1基の簡易灯浮標（実効光度4cd以上）を設置すること。
- (2) 変針時に航路西側法線に対する前方余裕が把握できるよう、本船入航針路（013度）の延長線と航路西側法線との交点付近に簡易灯浮標1基（実効光度4cd以上）を設置すること。

【設置する簡易灯浮標の仕様（例）】

灯 質	4秒1閃光
灯 色	黄色
実効光度	4cd
光達距離	約2.7km



【大築島・小築島付近の簡易灯浮標配置案（例）】

1.1.7 夜間出港における対策

出港は昼間に加え夜間も行われることから、次の対策を講じること。

- ① 岸壁照明が十分に確保されていること。
- ② 岸壁エプロンの輪郭が明示されていること。
- ③ ECDIS が正常に作動していること
- ④ 小築島と大築島付近は島の岸線が視認しづらいため、変針時等において障害物との位置関係を目視で確認できるようにすること。
(手段例：前路警戒船の探照灯、照明灯など)

1.2.1 8万GT客船の推奨係留位置と係留可能平均風速

8万GT客船の望ましい係留位置と係留可能平均風速を表1.12.1に、望ましい係留位置の範囲を図1.12.1および図1.12.2に示す。

表 1.12.1 8万GT客船の推奨係留位置および平均風速

検討対象船舶	推奨係留位置	係留可能平均風速
入船右舷付け	計画位置の前方（北側）2m～5m 付近	13m/s 以下
出船左舷付け	計画位置の後方（北側）1m～前方（南側）5m 付近	13m/s 以下

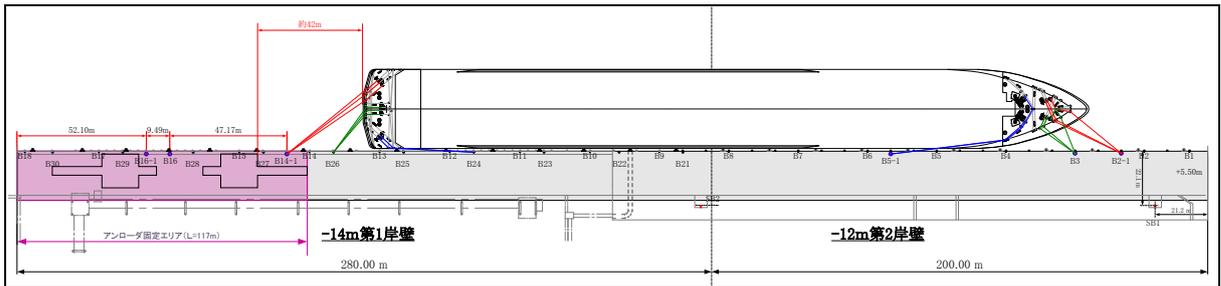


図 1.12.1 8万GT客船の推奨係留位置（入船右舷付け）

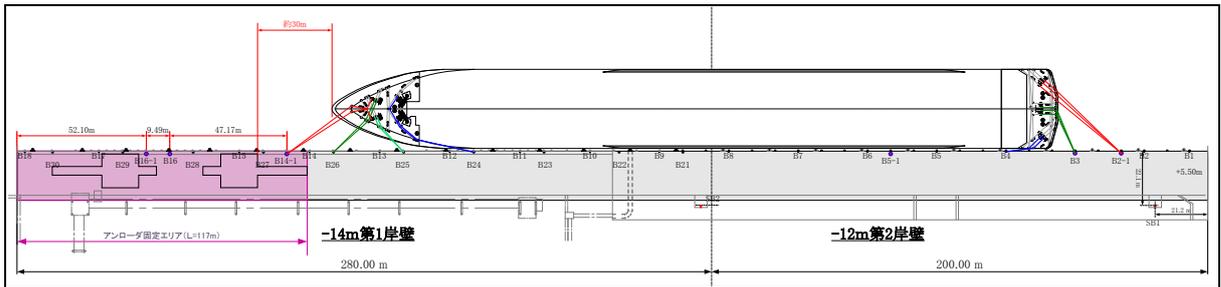


図 1.12.2 8万GT客船の推奨係留位置（出船左舷付け）

1.2.2 11万GT客船の推奨係留位置と係留可能平均風速

11万GT客船の望ましい係留位置と係留可能平均風速を表1.12.2に、望ましい係留位置の範囲を図1.12.3および図1.12.4に示す。

表 1.12.2 11万GT客船の推奨係留位置および平均風速

検討対象船舶	推奨係留位置	係留可能平均風速
入船右舷付け	計画位置の前後3m付近	13m/s以下
出船左舷付け	計画位置の前方(南側)2m~5m付近	13m/s以下

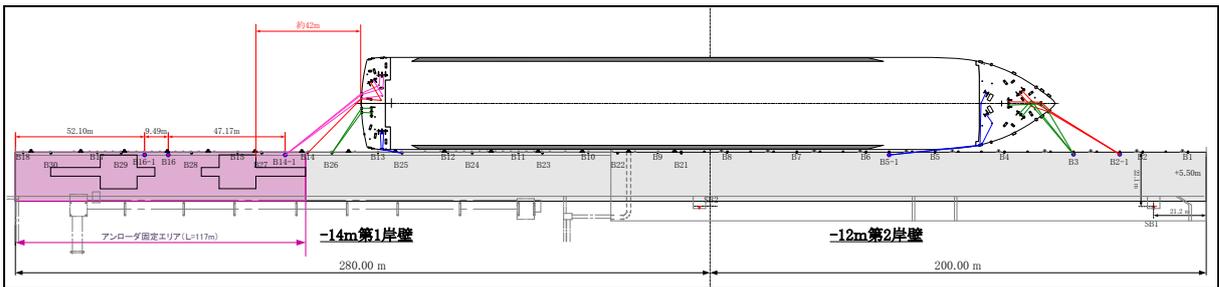


図 1.12.3 11万GT客船の推奨係留位置(入船右舷付け)

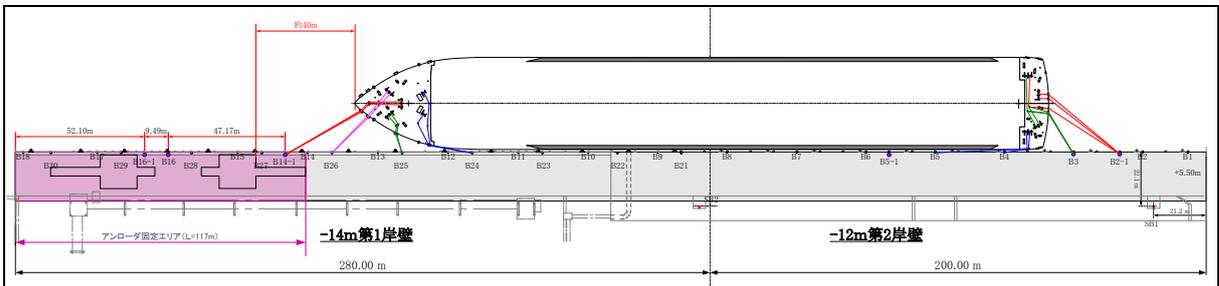


図 1.12.4 11万GT客船の推奨係留位置(出船左舷付け)

1.2.3 13万GT客船の推奨係留位置と係留可能平均風速

13万GT客船の望ましい係留位置と係留可能平均風速を表1.12.3に、望ましい係留位置の範囲を図1.12.5および図1.12.6に示す。

表 1.12.3 13万GT客船の推奨係留位置および平均風速

検討対象船舶	推奨係留位置	係留可能平均風速
入船右舷付け	計画位置の前後 1m 付近	13m/s 以下
出船左舷付け	計画位置の前方（南側）5m 付近～後方（北側）3m 付近	13m/s 以下

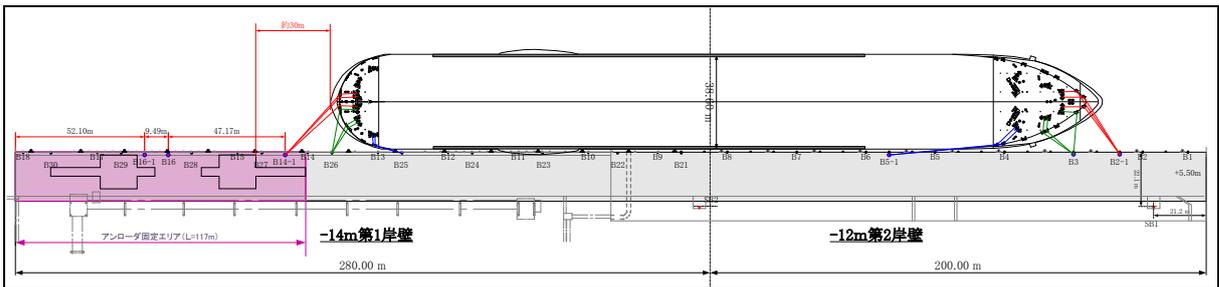


図 1.12.5 13万GT客船の推奨係留位置（入船右舷付け）

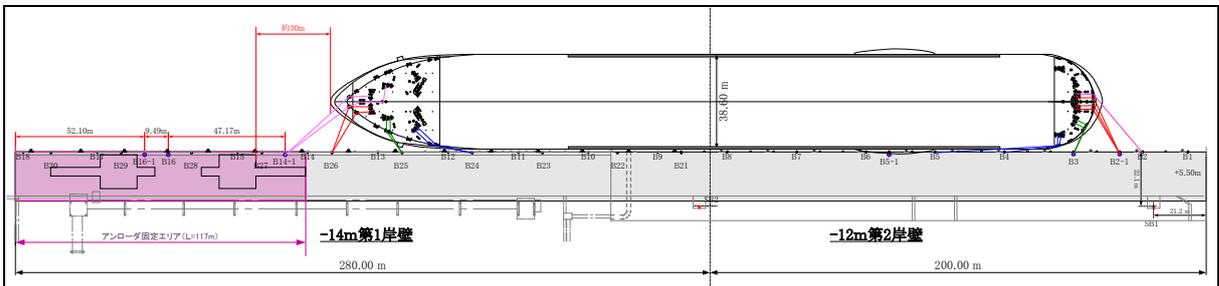


図 1.12.6 13万GT客船の推奨係留位置（出船左舷付け）

1.2.4 係留時の留意事項

係留時には次の事項に注意すること。

(1) 係留索

- ① 各係留索の張力をできる限り均等に保つこと。
- ② 曲柱 1 基に取る係留索の本数は、曲柱強度の関係から 2 本以上取っても係留力に大きな差は出ない。

1.3 風速条件の管理について

港湾管理者は、下記局面ごとに期間中の平均風速が航行安全対策の風速条件を超えることが予想される場合には、その時期に応じた適切な対応をとること。

(1)入港前

入港前に、次の各期間において航行安全対策の風速条件を超えることが予想される場合には、入港を見合わせるように本船に連絡すること。

- ① 入港操船中に、入出港時の風速条件を超えることが予想される場合
- ② 係留期間中に、係留時の風速条件を超えることが予想される場合
- ③ 出港操船中に、入出港時の風速条件以下になることが予想されない場合

(2)係留期間中

係留期間中に、係留時の風速条件を超えることが予想される場合には、入出港時の風速条件の範囲内で速やかに出港するように本船に連絡すること。

(3)出港前

出港操船中に、入出港時の風速条件を超えることが予想される場合には、入出港時の風速条件の範囲内で速やかに出港するように本船に連絡すること。